

Title	新譯日本地學論[文]集(十五): ライン 中山[道]誌(一)
Author(s)	
Citation	地球 (1931), 16(2): 133-139
Issue Date	1931-08-01
URL	http://hdl.handle.net/2433/183933
Right	
Type	Departmental Bulletin Paper
Textversion	publisher

爲めに最善の方法を講じ以て本市の特徴を發揮

さすべく努力すべきである。

新譯 日本地學論文集 (二五)

ライオン——中山道誌 (一)

ライン (Johann Justus Reim 一八三五—一九一八年) 博士は明治七、八年 (一八七四—一八七五年) 日本内地を旅行

し、専ら工藝の調査をされたが同時に地理地質に就いて觀察され、歸獨後マルブルグ大學教授となり、一八八〇年にはこゝに譯載せんとする中山道誌 (Der Nakasend's in Japan. Nach eigenen Beobachtungen und Studien) をベテルマン地理學報別卷第五十九冊として公にされ、附するにクニツピング測量の京都東京間中山道の二十五萬分一路上圖を附し

猶ほ同氏の中山道測量略記等を附載した。其の後日本に關する外國文唯一の地誌である「日本」二卷を著し廣く海外に日本を紹介した。同博士は後永くボン大學教授として晩年に到るまで其の堅實な學風を持續した。ライン博士に關しては山崎先生の「ライン先生とライン文庫 (地理學評論第一卷第六號)」なる徹透した麗篇がある。こゝに譯出する中山道誌は從來の全字譯とは少しく趣を異にし形容詞等に省略した所がある。是れ日本では餘りに知られすぎてゐる事柄の書かれた所が少

なくないからである。(中村)

緒言

大阪灣即ち古稱浪速津を併せた瀬戸内の最北東部である和泉灘が兵庫、大阪、堺の間で深く陸地に入込む處に多くの點で著しい淀川が注いでゐる。此の川はこゝから九獨逸哩離れて近江の國の廣い盆地に湛へてゐる琵琶湖の排水川である。橢圓形の和泉灘と琵琶湖との長軸及び之を結ぶ淀川の流路は南西から北東に向ふ一線を組成してゐる。此の線の近傍は紀元前六百六十年に神武天皇が帝國を創建した處である。淀川地方は日本の古典的の土地で、こゝに住民の獨特の文明が發達し且つ内亂の長い歴史を談る血醒い戰爭が屢起つた。今日では鐵道が海岸に

沿うて兵庫から大阪に、大阪から淀川平野を上つて京都に速かに我等を運び、又やがて琵琶湖までにも開通するであらう。この山形を嚴密に考察すると、上記の淀川平野なるものは東西から川に近よつて来る高まりによつて二小平野或は琵琶湖の窪地をも數へるならば三小平野に分けられることが判る。攝津平野（或は大阪平野）、山城平野及び近江平野と呼ぶことが出来る。淀川といふ名は攝津平野の内でのみ用ひられる。その中流で左から木津川に依つて伊賀及び北部大和の水を受け、伏見町の下流で北西山城から來、加茂川を併せた桂川を斜に容れてゐる。川はこゝと琵琶湖に至る上流とでは宇治川と呼ばれる。

山城平野は宇治川と其の下流のこゝに擧げた支流の兩側に廣がり、中心地として伏見があり南北の方向を有する。平野の東は一列の高地で限られ、此の高地は加茂川琵琶湖間の分水界を作り、琵琶湖に向つて短距離の内に傾斜する。又高地は宇治川で切斷され伏見と琵琶湖の間で

二股になつて宇治川河畔まで延びてゐ、東方で木津川琵琶湖間の分水界として又山城近江の國境として連亘する。山城平野の北部は桂川及び加茂川で灌漑され古都京都を展開させる。京都の都域は平野の橢圓形に隨從し加茂川の方向に北から南に其の長軸を有する。この川は都市を二つの不同の部分に分つてゐる。桂川の河床は西側の少しく離れた處に在る。

日本の古き傳説に富める歴史に従へば神武天皇は九州から來た征服者として紀元前六百六十年の比に淀川地方に帝國統治の基礎を建てた。帝國は皇統の下に多くの盛衰はあつたものの漸次強力となり同時に擴大されて紀元三百年頃には殆んど全く總ての八大洲（津輕海峽以南の八大島）を領有した許りでなく朝鮮半島のかかなり部分の上へさへ伸びた程である。このアジア大陸への侵入は實に幾多の遠征を惹き起した。其の上まだ未開明だつた日本國民の文明に對しては貴重な貢獻をなした。何となれば朝鮮は云はゞ之によつて橋となり、其上を文字、言語、

文學、産業、美術、法律、國家制度即ち簡單に云へば支那人の全文明が渡つて此の日出づる國に達した、猶ほ文明と共に其の支持女である佛教が渡來した。佛教は印度に根付いた強力の樹木の果實であつた。此の樹は六世紀から其の枝を日本の上に擴げ、此の國の枝蔭にかなり靈的な花となつて開いた。

紀元七百九十四年頃までは新しき帝は五畿内即ち山城大和河内和泉攝津の内に他の新しい宮居を選ばれた。平和事業をこれ迄よりも多く培養し、平和の支持者佛教は勿論産業、美術及び學問に固い持續する棲家を指定せねばならぬ今となつてはかゝる間斷なき轉換はもはや許さるべきものではなかつた。第五十代の帝、桓武天皇は宮居を今日の京都に移され、以後今日まで宮居が続いた。かくして古き書物にはいつも都と呼ばれる京都は言はゞ日本の心臓となつた、そこから數百年間國民生活の脈搏が出て行つた然し大阪は少くともその物質的方面で大きな次の間であつた。脈管の様に國の幹線道路即ち道

が南北から京都に會する、各道は長く延びた身體即ち山海によつて圍まれた國々に對する重要な滋養の源となつて居た。

一一八六年に賴朝が世襲の幕府を創始したところと幕府が代表する政權が鎌倉に、而して後一六〇〇年頃に江戸に移つたことに因つて、今や二つの生活中心が作られた點に於て制度が變つた。爾來鎌倉及び後に、より大に江戸は政權を代表し、急速に著しい都市に發達したけれども、尙ほ京都は依然此の國の精神的中心として残つた。其の後數百年間京都と江戸とは二つの焦點であり、之を結ぶ街道の東海道と中山道とは從つて優越した意義を有するに到つた。

日本の國道を以て、鐵道建設以前の我が獨逸の國道の如く同様な交通機關を有して、徹底的な系統に從つて附けられた人工道路だと思ふことは出来ない。碎石で鋪裝したものは全くなく、鋪石したものでも極稀で、特に重要な山越えが急峻で鋪石の必要を見る處にのみある。此の理由で國道の大部分は降雨に際しては重い車輛を

通することが出来ぬ。然し車輛は全く數ふるに足らぬ程少ない。車輛を設計するに當ては軍事的考慮のみが決定的のものであつた、車は用ひられないから全く知られてゐなかつた、人々は徒歩するか、騎行するか又は轎で行つた、荷物や商品は最近まで専ら擔ふか又は牛馬で運送された。況んや堅固な地盤と幅廣な道路に對する要求などはなかつた。今日では此の外多數の人力

車(全々新時代の交通機關で、急速に弘まつたものである。車軸上に一人か二人分の凭かゝりがある輕い二輪車である。この車は特に町で人の交通に使はれる)、少數の郵便馬車(東京から東海道、中山道、奥州街道に沿ひ各小田原、高崎及び宇都宮に至るかなりの距離を通行してゐる)、竝に大都市には鈍重大八車があるが他の車は日本の國道に殆んどない。

道路の幅は甚だ不同で或る部分では狭くて小徑となり、他の部分では十米以上に廣くなる。こゝでは固い岩か砂礫質の地盤の上に通じ、かしこでは沖積地上を稻田の間に走つて居る、雨

の時は稻田から溢れた水が道路を浸す。川を越すには板橋、橋及び渡船に依るが烈しい永續する降雨の際は屢々數日に亘つて交通が止まる強い流れとなつて膨溢する山川はいつも輕く架けられた橋を落して了ふか又は如何な船頭も増水した水の力に對して小舟を操縦し得ないからである。

日本の街道の兩側に沿うて屢々常綠針葉樹が植えられてゐる、殊に此の國で最も賞でられるものは松、黒松 (*Pinus massoniana*) 及び赤松 (*P. densiflora*) である。其の幹は往々周五—六米、高さ二十五—三十米までに達する、此の樹は我等の並木よりも蔭を作ることとは少ないが他方では樹下の道路を速かに乾かす。然し特に其の甚だ力強い形と姿の珍奇なことは遙かに繪畫的であつて景觀により大きな影響を及ぼす。松又は之に混するに檜 (*Chamaecyparis obtusa* 及び *Ch. pisifera*) を以てする代りに稀にはもつと立派な杉の並木を見ることがある。

最も名高い日本の街道である東海道は京都か

ら東京まで一二五里（六六獨逸哩）の長さがあ
る。東海道の名が示す如く、京都から琵琶湖の
流出口に於ける大津を過ぎてから後は、近江と
伊勢をぬけて東の海の方へ曲がり、東京まで海
に沿ひ或は海近くを走る。數日間は海灣や背地
にある森に蔽はれた高地や殊に富士山の端麗な
眺めに飽かない。富士山は無類無双の莊嚴な火
山雖で昨年この學報の第十冊に此の山の記事
を寄せてある。遂に東海道は美しくて溫泉に富
んだ且つ立派な森のある箱根山を通つてゆく、
こゝは横濱及び東京に在留する多くの外國人の
屢々訪れる休養地である。

兩都の間を結ぶ第二の街道である中山道は長
さ百三十二里（七〇獨逸哩）にして琵琶湖畔の草
津で東海道から分れる。近江美濃信濃上野及び
武藏の國々を経て、即ち陸の眞只中を過ぎ本土
（又本州とも云ふ、我等は誤つて本土を日本と
呼んでゐる）の最も廣き部分を貫いて、こゝで
はかなりの川を渡り、豊穰な平野と花咲き亂れ
る野を過ぎ、かしこでは潺湲たる溪川を横ぎり

高い山脊の上で清涼な森蔭を通つてゆく、又眺
めは狭く限られた範圍かと思へば忽ちに遠望の
さく廣いものとなり多くの美しい景觀を見る
冬の旅は寒さと峠の上の雪の爲めに東海道を
執るよりも困難になる。然し暑き夏の日に日蔭
と涼しい新鮮な山の空氣を求める者、内陸と森
と森の縁の花多き草原とを知らんとする者、一
言を以て云へば美しい日本の山の景觀を享樂せ
んとする者は須く中山道を選ぶべきである。何
となれば全日本に於てこの「山の中の道」の様に
最も多様な天然美をかくも多量に具へた街道が
殆んどないからである。此の道は少くも九つの
峠を上下し、其の南部では中世の歴史上に顯は
れ且つ到る處よく維持されてゐる多くの場所を
通る。此等の理由で日本人は中山道を重要視し
東海道と同じく文に繪に繰返し描かれてゐる。
（最も著しい著書は一八〇五年に公にされた木
曾路名勝圖會七卷である。木曾路又は木曾街道
とは中山道の別名である）

中山道は既に紀元七百年頃第四十三代の帝

元明天皇の朝に設けられた、然し此の以前に既に小路があつたと考へられる。東海道に對するが如く中山道の盛期は然し一六〇〇年から一八六八年の間の徳川時代であつた。其の後即ち十七世紀の初期に英傑家康が政權を掌握し幕府に新しく高い輝かしさを附け、大名の勢力を破碎し、國內の平和を再建し、漁村江戸を殷盛な居住地となし、今日の狀況は殘影に過ぎない交通を東海中山の兩大道の上に發達せしめた。かの時代に有名な我が國人 E・ケンプエルは東海道を旅した、彼はせねばならなかつた大層な準備、旅中の強い監視及び自由の束縛に就きては勿論權力に對して彼がした凡ての下品な役割に就き、大名行列の華美、東海道中の群集と活氣とに就きて興味あり生氣ある眞の描寫をなした。彼の後繼者殊にツンベルグ及びフォン・シーボルトも亦和蘭會館の醫者役として此の參府旅行？(Resan til Hofvet)をなして之を記述した。之に反し王政復古(一八六八年)以前には中山道を外國人は誰も通らなかつた(中山道旅行

の一短篇を英國領事館書記ローレンスが倫敦地理學會々報第四十三卷一八七三年に公にした。然し予の記述と比べても判る様に予等は之を用ゐることが出来なかつた。然し交通は此處でも殆んど同様に活氣づいてゐたと考へられる、何故ならば大阪及び京都を経て南方から來る者の普通の路は東海道を江戸に到るのであるが、中山道は其が通過する國々のみならず、北陸道の西にある國々に對する自然の道路であつたからである。加之南から御嶽に登り、善光寺及び他の有名な社寺、殊に將軍の墳墓を有する無比の美しき日光を訪れんと欲する多數の巡禮者は中山道を執つた。

中山道は數千人に仕事と生業とを與へた、それで路傍には多くの村と町とが出来て、街道に沿ひ長く二列の家並が續き、屢々相隣れる村が全く竝列する程であつた。かくして今でも多くの家は一部に立派な廣さがあつて外國人の交通に使はれる、この廣いことは廣くさせる昔時の大きな需要を推論させる。然し大名行列と之に

集まる凡ての事物は影を消した！今日では扇子か太刀かで相圖し、路上を空けて君主の前に下座する様に注意する先拂ひは一人もゐない。乞食がうるさくせがまない、作法やそんな制限が旅行者の動きを妨げない。外國人は嘗てケンプエルやツンベルグがした様に護衛の役人として百五十人乃至二百人の從者を使用しない、言葉さへ通ずれば外國人一人で旅することが出來て彼の故郷よりは安全で、到る處少くとも同様な款待を受ける。

殷賑な生活も亦東海道の如くには甚しくないが中山道から消えた。この變遷は政治の新制に依つて起つたもので大多數の國道は荒廢した。然し大部分之は蒸汽船の輸入にあつて、蒸汽船は二つの首都と他の主要な商業地との間の交通の大部分を獨占して了つた。

若し夫れ荷馬車と郵便馬車との車輪が街道の上を妨げなしに廻り行くことが出來る様に街道が一旦改められるに到らんか、此の街道は初めて大なる意義を再び獲るに至り、新なる交通時

代が其の上に初まるだらう。

日本の街道の性質と意義に關する上述の一般記事を以て、後記する所を能く理解するに必要ならんと思はれる短かき緒言とし、次に吾等の命題に入りて一方面から又は他の方面から見て興味ある様に見ゆる中山道の事象に就きて探究する。獨逸の町々に於ては町役場及び市場は里程標石を數へ初める街道の基點となつてゐる。日本ではそれが京都の三條の大橋と東京の日本橋との橋から初まる。東海道と同じく中山道は其の一つから初まり、他の橋で終り、里程の凡ての記述はこの二つの橋を基としてゐる。

今やクニツピングの優れた行程測圖に據りながら我々の中山道の記述を京都三條橋上に初め東京日本橋上に終らうと思ふ。我等が一八七四年と一八七五年に此の街道を通つた二度の場合の様に一日一日の旅程を作らないで、目前の目的によく合ふと思ふ様に章を切つて書記るさう

(未完)